

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 139 317 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
04.10.2001 Patentblatt 2001/40

(51) Int Cl.7: G08G 1/0968

(21) Anmeldenummer: 01101417.2

(22) Anmeldetag: 23.01.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

- Schlierkamp-Voosen, Dirk, Dr.
53127 Bonn-Venusberg (DE)
- Witych, Michael, Dr.
53227 Bonn (DE)
- Wohlfahrt, Jürgen
53119 Bonn (DE)

(30) Priorität: 27.03.2000 DE 10014806

(71) Anmelder: TEGARON Telematics GmbH
53121 Bonn (DE)

(74) Vertreter: Weiss, Klaus
DaimlerChrysler AG,
Intellectual Property Management,
FTP - C 106
70546 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Breuer, Bernd
53332 Bornheim (DE)

(54) **Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

bei welchem nach Eingabe einer gewünschten Zielposition ausgehend von der Fahrzeugstartposition von einer Zentrale eine Fahrtroute von der Fahrzeugstartposition zur gewünschten Zielposition berechnet und

die Fahrtroute als aufeinanderfolgende Wegpunkten, die auf dem Weg zur Zielposition passiert werden müssen, von der Zentrale an das Fahrzeug übertragen und

dem Fahrer des Fahrzeugs die Fahrtroute unter Berücksichtigung der fortlaufend ermittelten momentanen Ortskoordinaten des Fahrzeugs in Form von Fahrhinweisen ausgegeben wird,

wobei die Wegpunkte mindestens geographische Ortskoordinaten umfassen. Erfindungsgemäß überprüft die Zentrale vor der Übertragung von Fahrtroutendaten an das Fahrzeug die zu übertragende Datenmenge und wenn ein vorgegebener Wert überschritten wird, wird aus der berechneten Gesamtroute eine verkürzte Teilroute bestimmt deren Datenmenge den vorgegebenen Wert nicht überschreitet, wobei die übertragene Teilroute mindestens die ersten Wegpunkte der Fahrtroute und eine Routengrobbeschreibung umfaßt.

EP 1 139 317 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeug gemäß Oberbegriff der Ansprüche 1, 3 oder 4.

[0002] Bekannte Off-Board-Navigationssysteme bestehen hauptsächlich aus einer Zentrale und einem im Fahrzeug eingebauten Endgerät.

[0003] Dabei umfaßt die Zentrale Mittel zur Routenberechnung, Mittel zum Speichern von Verkehrsinformationen, Adresslokalisierungen und Strassenkarteninformationen sowie Mittel zur Registrierung von Routen und eingehenden Verkehrsinformationen.

[0004] Das Endgerät umfaßt einen Rechner, ein Ortungsmodul, Mittel zur Zieleingabe sowie Mittel zur Ausgabe von Sprache, Text und Grafik. Normalerweise umfaßt das Endgerät weder Strassenkarteninformationen zur Routenberechnung noch Mittel zur Dynamisierung der Routenberechnung, d. h. Einbeziehung von Verkehrsinformationen in die Routenberechnung und ständige Aktualisierung der Routenberechnung. Diese Vorgänge werden von der Zentrale durchgeführt und die Ergebnisse an das Endgerät übertragen.

[0005] Die Zentrale kommuniziert mit dem Endgerät bidirektional über Datennachrichten. Als Träger der Datennachrichten können unterschiedliche Verfahren und Systeme, beispielsweise GSM, SMS, GPRS oder UMTS, verwendet werden.

[0006] Die dem Endgerät bekannte aktuelle Fahrzeugpositionsinformation und Zielpositionsvorgabe wird in Form einer Route-Request-Message (Routenanforderungsnachricht) an die Zentrale gesendet.

[0007] Diese Route-Request-Message wird endgeräte-
 teseitig automatisch oder durch eine manuelle Eingabe des Benutzer ausgelöst. Die automatische Auslösung kann dabei innerhalb des Endgeräts durch den Ablauf einer vorgegebenen Zeitspanne oder durch einen vorgegebenen Positionsfortschritt des Fahrzeugs (Zurücklegen einer vorgegebenen Strecke) oder durch eine erkannte Fehlfahrt erfolgen.

[0008] Auf eine Route-Request-Message wird von der Zentrale mit einer Route-Message (Routennachricht) geantwortet, wobei die Route-Message die Route von der Anfrageposition bis zur Zielposition beinhaltet.

[0009] Eine Route besteht aus Wegepunkten, die auf dem Weg zum Ziel passiert werden sollen.

[0010] Ein Wegepunkt ist eine geographische Koordinate, die zur Navigation benötigt wird. Zusätzlich zur geographischen Position kann ein Straßename und ein Aktionshinweis (Icon) zum Wegepunkt gespeichert sein. Ein Aktionshinweis ist dabei die graphische Abbildung der Kreuzung an der eine Aktion vom Benutzer gefordert wird. Der Aktionshinweis enthält zusätzlich zur Kreuzungsgeometrie auch die Einfahrts- und Ausfahrtswinkel des Wegepunktes.

[0011] Die Route wird in der Zentrale aufgrund von vorgebbaren Attributen, beispielsweise schnellste Route, kürzeste Route, vorgegebene Strassentypen bevor-

zugen oder über Zwangspunkte (Zwischenziele), berechnet. Hierzu nutzt die Zentrale eine einzige Quelle (z. B. digitale Karte) mit Strasseninformationen.

[0012] Von einer dynamisierten Route wird gesprochen, wenn die Route unter Berücksichtigung der aktuellen oder prognostizierten Verkehrsinformationen im Routenverlauf berechnet worden ist. Die aktuellen oder prognostizierten Verkehrsinformationen liegen ebenfalls in der Zentrale vor.

[0013] Nachteilig an den bekannten Off-Board-Navigationsverfahren Systemen ist, daß wenn sehr lange Datensätze von der Zentrale entweder verschlüsselt oder nicht reihenfolgeoptimiert an das Endgerät übertragen werden das Endgerät erst dann mit der Navigation und mit der Ausgabe von Fahrhinweisen beginnen kann, wenn bei vorliegender Verschlüsselung alle Daten oder bei fehlender Reihenfolgeoptimierung die aktuell benötigten Daten im Endgerät empfangen wurden. Nachteilig ist insbesondere, wenn die Daten zwischen der Zentrale und dem Endgerät verschlüsselt übertragen werden, da dann der Gesamtdatensatz erst nach Eintreffen aller zu einem Schlüssel gehörigen Datensätze entschlüsselt werden kann. Dies ist mit einer Komforteinbusse für den Benutzer verbunden. Insbesondere bei Verwendung von SMS zur Datenübertragung und sehr langen Datensätzen kommt es zu langen Verzögerungen, da für die Datenübertragung eines langen Datensatzes viele SMS benötigt werden.

[0014] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Off-Board-Navigationsverfahren anzugeben, welches auch bei großen zu übertragenden Datenmengen und verschlüsselter Datenübertragung eine komfortable Benutzung erlaubt.

[0015] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale der Ansprüche 1, 3 oder 4 gelöst.

[0016] Die Unteransprüche kennzeichnen vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen der Erfindung.

[0017] Ein wesentlicher Gedanke der Erfindung besteht darin, vor der Datenübertragung zu prüfen, ob die Länge des zu übertragenden Datensatzes einen vorgegebenen Wert übersteigt. Ist dies der Fall, so wird anstelle der Gesamtroute (Total-Route) nur eine verkürzte Route (Pre-Route) gesendet, wobei die Pre-Route neben den Wegepunkten der Anfangsroute auch die gesamte Routengrobbeschreibung, welche nur die Abfolge der übergeordneten Straßen und Gesamtsollfahrstreckenlänge sowie eine Annahme der Gesamtfahrzeit und die Zieladresse enthält, umfaßt. Nach Empfang dieser Pre-Route kann das Endgerät mit der Navigation beginnen und muß nicht warten, bis alle Daten empfangen wurden.

[0018] Die Zentrale bestimmt flexibel in Abhängigkeit der Datenmenge der Gesamtroute, der voraussichtlichen Übertragungsdauer oder anderer fester Parameter, beispielsweise abhängig vom verwendeten Übertragungssystem, ob eine Pre-Route gesendet wird und wieviele Daten die Pre-Route enthalten soll.

[0019] Bei einer vorteilhaften Ausführung überträgt

die Zentrale räumliche und/oder zeitliche Abstandsgrößen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Wegepunkten und Annahmen über die Fahrzeiten zwischen den aufeinanderfolgenden Wegepunkten.

[0020] Zur Erkennung von Fehlfahrten werden von der Zentrale in vorteilhafter Weise zusätzliche Wegpunkte, sogenannte Randwegpunkte, im direkten Randbereich des Sollweges zum Ziel übertragen, die vom Fahrzeug auf seinem Weg zur Zielposition nicht passiert werden dürfen. Wird ein Randwegpunkt trotzdem passiert, oder nähert sich das Fahrzeug bis auf eine vorbestimmte Entfernung dem Randwegpunkt, dann wird eine Fehlfahrt erkannt.

[0021] Zwischen zwei Wegepunkten wird eine Fehlfahrt erkannt wenn

$$(S - B) > A + K$$

wobei S die Länge der Wegstreckenraumkurve (Mittelstreifenkurve) zwischen zwei Wegepunkten ist und von der Zentrale als Sollwert an das Endgerät übertragen wird, wobei die Zentrale diesen Sollwert beispielsweise aus der dort vorhandenen digitalen Karte ermittelt, B ist die bisher zurückgelegte Strecke die mit einem Ortungsmodul und durch Ortungsverbesserung ermittelt wird, wobei die diskreten Strecken zwischen zwei Positionssendezeitpunkten aufaddiert werden, A ist der kürzeste Abstand zwischen der aktuellen Position und dem nächsten Wegepunkt. Die Variable K enthält alle Korrekturen bezüglich Streuung der Einzelpositionen, sowie Genauigkeit der letzten Wegepunktdektion, von S und B und den Koordinaten des Zielwegepunktes am Ende von S.

[0022] Zudem wird eine Fehlfahrt erkannt, wenn die Einfahrtrichtung und/oder die Ausfahrtrichtung eines Wegepunktes innerhalb eines bestimmten Radius nicht detektiert werden kann oder wenn ein vorbestimmter Korridor um die Sollroute verlassen wird oder wenn an markanten Stellen Teilsuren erkannt werden, die eindeutig auf eine Fehlfahrt schließen lassen.

[0023] Die übertragenen Routen (Gesamtroute und Pre-Route) werden in der Zentrale endgerätespezifisch registriert. Sofern der Routenvergleich in der Zentrale zwischen einer neu berechneten und einer vorherigen Route ergibt, daß die neue Route sich kurz- oder mittelfristig oder bis zum Ziel von der im Endgerät aktuell genutzten Route nicht signifikant unterscheidet, kann die Zentrale die Zustellung der neu berechneten Route zum Endgerät entweder ganz oder zeitweilig aussetzen oder nur die geänderte Teilroute bei Bedarf an das Endgerät senden.

[0024] Der Bedarf zur Sendung einer signifikanten Änderung einer von der Zentrale bereits berechneten Route oder Teilroute wird durch den Positionsfortschritt, also die Annäherung des Fahrzeugs an die geänderte Teilroute bestimmt. Entweder trifft die Zentrale eine plausible Annahme über den Fortschritt des Fahrzeugs

aufgrund von Fahrzeug- und Verkehrsdaten und sendet rechtzeitig die aufdatierte Teilroute an das Endgerät, oder das Endgerät im Fahrzeug fordert die in der Zentrale ber its vorliegende Routenänderung durch eine spezielle Routen-Request-Massage an, wenn das Fahrzeug eine vorgegebene Strecke durchfahren hat oder sich einer relevanten Position angenähert hat. Spezielle Bedarfsänderungen wie beispielsweise eine weitere Routen-Request-Massage mit Zieladressänderungen veranlassen das Löschen der in der Zentrale bereits berechneten Route und somit deren zukünftige Zustellung. Sofern im Endgerät ein Timer zusätzlich noch eine unabhängige automatische Route-Request-Massage neu initiiert hat, wird in der Zentrale aufgrund von Zeit- und Distanzkriterien sowie Änderungen in der Verkehrsinformation entschieden, ob eine neu zu berechnende Route über die bereits vorliegende Route gesendet wird.

[0025] Die Zentrale entscheidet über die Sendung der vorliegenden Teilrouten, wobei der Gesamt kommunikationsaufwand minimiert wird durch Abwägung des Mehraufwands der Positionsdatenübermittlung gegen die sofortige Übermittlung der Teilroute bei Gewichtung der Datenmenge und der zeitlichen Konstanz der Teilroute.

[0026] Die Zentrale kann durch einen Abgleich der Verkehrsänderungen (Registratur von Verkehrsänderungen) ebenfalls feststellen, welche der bereits erstellten Routen, die auf ihre Zustellung zum Endgerät warten, nun aufgrund der relevanten Änderung der Verkehrssituation neu berechnet werden sollen und gegebenenfalls direkt zugestellt werden sollen. Dieser Mechanismus kann auch genutzt werden für Situationen in denen keine neu berechneten Teilrouten vorhanden sind, sondern die Zentrale detektiert, dass die aktuell im Endgerät genutzte Route die aktuelle Verkehrssituation nicht berücksichtigt.

[0027] Die Nutzung von Teilrouten als Routen innerhalb der Route-Massage bedingt im Endgerät einen Algorithmus zur Verknüpfung (Routen-Merge) von logisch zueinander gehörenden Routen in Form von Gesamt- und/oder Teilrouten. Der Routen-Merge ist immer dann möglich, wenn gemeinsame Wegepunkte in zwei Routen existieren. Wird ein Teilstück der aktuell genutzten Route durch eine neue Route ausgetauscht, so ist auch die Routengrobbeschreibung entsprechend der aktuelleren Route aufzudatieren. Ein Routen-Merge kann auch ein Austausch mit einer räumlich identischen Teilroute mit geänderten geschätzten Restfahrzeiten beinhalten. Die in der Regel benutzte Verknüpfungsrichtung ist die Richtung von der aktuellen Position zur Zielposition beim Eintreffen der neuen Route im Endgerät, also der Bereich der noch zu fahrenden Restroute. Der bereits abgefahrte Anfang der Route kann wahlweise ebenfalls derart verknüpft werden, daß sich die Route bezüglich der Wegepunkte verändert. Normalerweise wird dieser Routenbereich nicht verändert, da eine Routenänderung bezüglich der Wegepunkte auch die An-

gabe zur Gesamtreisezeit rückseitig verändern würde, sofern eine Routenkonsistenz zwischen Routen-Wegepunkten und Zeiten erhalten bleiben soll. Das Hauptkriterium des Routen-Merges neben der Einbindung von aktuelleren Teil-Routen ist, daß das Fahrzeug nach der Verknüpfung, also bei Nutzung der verknüpften Route im Endgerät, auf der Route belassen werden kann, also nicht in den Fehlfahrmodus umschalten muß. Ein zusätzlicher Nutzen des Routen-Merges liegt vor, wenn mit Pre-Routen von Gesamtrouten gearbeitet wird und die zur Pre-Route gehörige Gesamtroute derart verzögert eintrifft, daß das Fahrzeug den letzten Wegpunkt der Pre-Route bereits passiert hat und somit in den Fehlfahrmodus umschaltet. Könnte hingegen diese Pre-Route mit einer vorherigen Route derart verbunden (gemerged) werden, daß zusätzliche Wegpunkte zum identischen Ziel vorliegen, so können diese Wegpunkte genutzt werden.

[0028] Auch oben genannten Teilrouten können in Form von Pre-Route und nachfolgender Gesamtroute an das Endgerät gesendet werden, wenn die Datenlänge einen vorgegebenen Wert überschreitet.

[0029] Die eindeutige Zuordnung von übermittelten neuen Teilrouten zur Gesamtroute sowie zwischen Pre-Route zur Gesamtroute und von Route-Request-Message zur Route-Message wird durch Registrierungsmitel im Endgerät und in der Zentrale gewährleistet.

[0030] Eine zu ungenaue Ortungsinformation beeinflusst die Wegpunkterkennung und die Navigation. Angestrebt ist deshalb eine Ortungsgüte mit der Wegpunkte mit ausreichender Sicherheit erkannt und Navigationsvorgaben wie Piktogramme und Sprachausgaben zeitlich ausreichend genau ausgegeben werden.

[0031] Eine potentiell zu ungenaue Ortungsinformation wird im Endgerät mittels einem Verfahren zur Ortungsverbesserung korrigiert.

[0032] Die inneren Genauigkeiten und Plausibilitätsprüfungen werden bei Nutzung von purem GPS (Global Positioning System) wie folgt verwendet:

[0033] Geschwindigkeiten unterhalb eines Schwellwertes können optional als GPS-Drift durch Selective Availability (SA) interpretiert und zu Null gesetzt werden.

Nach ermittelter Fahrzeugausrichtung aufgrund der Ortungsspur können überproportionale Querab-Bewegungen (mit Toleranzwinkel zur Definition von querab) optional als GPS-Drift behandelt werden. Durch Bilanzierung der maximalen und mittleren Fahrtstreckenanteile, des GPS-Drifts zur Reduktion der bilanzierten Fahrtstrecke aus Positionsdifferenzen je Positionsermittlungsvorgang wird eine verbesserte Fehlfahrterkennung bei Nutzung der gefahrenen Strecke erzielt.

[0034] Zusätzlich können äußere Stützinformationen zur Ortungsverbesserung verwendet werden. Durch eine Benutzerinitiierte Ortungsverbesserung an Wegpunkten kann der Benutzer am Endgerät den Zeitpunkt durch Drücken einer Taste angeben, zu welchem das Fahrzeug näher als die potentielle Ortungsungenauig-

kiet an einem Wegpunkt ist. Das Endgerät koinzidiert die aktuelle Positionsinformation mit der Position des nächstgelegenen Wegpunkt (Schwellwert für maximale Wegpunkt-Entfernung vorgebar) und bringt diesen Offset an die aktuelle und zukünftige Positionen an. In Fällen in denen das Ortungsmodul eine Fehlercharakteristik aufweist, die eine Fehlervergrößerung über die Zeit aufweist, kann der zum Zeitpunkt der Koinzidenz berechnete Offset aufgrund einer bekannten oder geschätzten Charakteristik ebenfalls über die Zeit abgebaut werden. Diese Benutzer-initiierten Ortungsverbesserungen können bei zeitlich kurzem Abstand auch zeitlich gewichtet und als zeitlich gewichteter Offset genutzt werden. Bei einer Standardeinstellung führt eine vom Benutzer initiierte aktuelle Auslösung einer Ortungsverbesserung unabhängig von vorhergehenden Ortungsverbesserungen zu einem neuen Offset.

[0035] Eine durch das Endgerät initiierte Ortungsverbesserung läuft im wesentlichen wie die vom Benutzer initiierte Ortungsverbesserung ab. Der einzige Unterschied liegt im Zeitpunkt, wann der Offset berechnet wird und wie die zur Sollposition korrespondierende Istposition bestimmt wird. Als zweidimensionale Sollpositionen dienen zum einen alle koordinatenmässig im Endgerät bekannten Positionen, die sich aus Ortungsspuren mit ausreichender Genauigkeit herleiten lassen. Ausreichende Genauigkeit bedeutet hierbei besser als die aktuelle Positionsinformation durch die Ortungskomponente unter Einbezug der angebrachten aktuellen Offset-Güte. Als Beispiel sei die zweidimensionale Sollposition des Kreuzungsmittelpunkts, spurtechnisch identifizierbar durch Schnittpunkt der gefahrenen Teilspuren auf der Einfahrtrichtung und der Ausfahrtrichtung. Diese beiden Teilspuren werden ausgleichungstechnisch zu zwei Geraden transformiert deren Schnittpunkt berechnet wird. Hierbei wird für die Lageberechnung des Schnittpunktes eine statistische Fehlerfortpflanzung durchgeführt, um somit eine Genauigkeit des Schnittpunktes zu erhalten und damit auch die erste Offset-Genauigkeit ableiten zu können. Unter Einbezug der Güte der Sollposition und der Güte des Offsetabbaus über die Zeit wird stetig ein Genauigkeitsmaß für den aktuellen Offset und somit die aktuelle korrigierte Position berechnet. Wird diese bilanzierte Positionsgenauigkeit bei einer nachfolgenden weiteren vom Endgerät initiierten Ortungsverbesserung in Form einer Teilspurungenauigkeit der Einfahrtrichtung und der Ausfahrtrichtung berücksichtigt und eine Fehlerfortpflanzung wie oben beschrieben angewendet, so ist damit implizit der gewichtete Offset aus mehreren Ortungsverbesserungen automatisch realisiert. Zum anderen können allgemein zur Ortungsverbesserung neben den 2-D Sollpositionen auch eindimensionale oder rein relative positionsunabhängige Informationen wie beispielsweise Kontur- und Begrenzungselemente oder Strassenbreiten (bei bekannter Ausrichtung) zu richtungsbezogenen Korrekturen oder auf die Fahrstreckenlänge bezogene Korrekturen verwendet werden.

[0036] Nachfolgend wird die Erfindung anhand der Zeichnung näher beschrieben.

[0037] Es zeigen:

Fig. 1 Blockschaftbild eines Off-Board-Navigationssystems

Fig. 2 Schematische Darstellung einer Fahrtroute

Fig. 3 Schematische Darstellung eines Wegepunktes

[0038] Wie aus der Fig. 1 entnehmbar ist, umfaßt ein Off-Board-Navigationssystem eine Zentrale 1 und ein Endgerät 5, welches in einem nicht näher dargestellten Fahrzeug angeordnet. Die Zentrale 1 kommuniziert über Kommunikationseinrichtungen 4, 6 mittels Daten Nachrichten mit dem Endgerät 5, wobei der bidirektionale Datenaustausch bevorzugt mittels SMS (Short Message Service) durchgeführt wird. Die Zentrale umfaßt einen Rechner 2 zum Verarbeiten von Verkehrsinformationen, zur Registrierung von Routen und Änderungen der Verkehrsinformationen und zum Berechnen von Routen und eine Speichereinrichtung 3 zum Speichern einer digitalen Karte und der berechneten Routen. Das Endgerät 5 umfaßt ebenfalls einen Rechner 10, ein Ortungsmodul 7 zur Positionsermittlung, eine Speichereinrichtung 11 und Eingabemittel 8 zur Zielpositionseingabe sowie Ausgabemittel 9 zur Ausgabe von Sprache, Text und Grafik.

[0039] Es ergibt sich folgender Ablauf für das Off-Board-Navigationsverfahren:

Das Endgerät 5 sendet mittels einer Route-Request-Message die ihm bekannte Fahrzeugposition und die Zielpositionsvorgabe an die Zentrale 1. Ausgelöst wird die Route-Request-Message durch eine manuelle Auslösung durch den Benutzer oder durch eine automatische Auslösung im Endgerät 5. Die Zentrale 1 berechnet aus der Fahrzeugposition zum Zeitpunkt der Anfrage und der gewünschten Zielposition unter Einbeziehung der Verkehrsinformationen eine Fahrtroute. Anschließend überprüft der Rechner 2 die Datenmenge der berechneten Fahrtroute. Überschreitet die zu übertragende Datenmenge der Fahrtroute einen bestimmten Wert, beispielsweise wenn mehr als drei SMS - Datenblöcke zur Übertragung der Fahrtroute benötigt werden, so überträgt der Rechner 2 nur anstelle der Fahrtroute eine Pre-Route mit einer Routengrobbeschreibung in Form einer Route-Message an das Endgerät 5. Die Pre-Route umfaßt dabei eine vorgegebene Anzahl der ersten Wegpunkte und die zu den Wegpunkten gehörenden Randpunkte, sowie eine bestimmte Zahl von Aufsatzenpunkten, welche benötigt werden, um den Einstieg in die berechnete Route zu erleichtern. Die Routenberechnung wird in der Zentrale 1 durch den Rechner 2 aufgrund von Attributen (schnellste Route, kürzeste Route, vorgegebene Straßentypen bevorzugen usw.) durchgeführt.

[0040] Fig. 2 zeigt schematisch eine von der Zentrale 1 berechnete Fahrtroute. Die übermittelte Fahrtroute umfaßt die Position A zum Zeitpunkt der Anfrage, mehrere Wegpunkte WP1, WP2, WP3 die auf dem Weg zum vorgegebenen Zielpunkt Z passiert werden müssen. Außerdem zeigt Fig. 2 drei Aufsatzenpunkte AP1, AP2, AP3 durch die das Aufsetzen auf die Fahrtroute erleichtert wird. In dem dargestellten Beispiel empfängt das Endgerät 5 an der Stelle X1 die Fahrtroute von der Zentrale. An der Stelle X2 erkennt das Endgerät durch die Annäherung an den Aufsatzenpunkt AP2, daß es sich auf der Fahrtroute befindet. Die dargestellten Randpunkte RP erleichtern die Erkennung einer Fehlfahrt, denn sie markieren Punkte, die das Fahrzeug auf seinem Weg zur Zielposition Z nicht passieren darf. Zusätzlich zeigt die Fig. 2 drei Korridore K1, K2 und K3 die ebenfalls zur Fehlfahrterkennung benutzt werden. Sobald das Fahrzeug einen Korridor verläßt wird eine Fehlfahrt erkannt.

[0041] Fig. 3 zeigt einen Wegpunkt WP an dem das Fahrzeug eine Richtungsänderung vorgenommen hat. Die gestrichelt dargestellte Linie zeigt die Ortungsspuren des Endgerätes und die Einfahrts- und Ausfahrtsrichtung des Wegpunktes WP. Zur Offsetberechnung wird nun die Position des Kreuzungsmittelpunktes durch Berechnung des Schnittpunktes der aus den Teilspuren OS1 und OS2 transformierten Geraden G1 und G2.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

bei welchem nach Eingabe einer gewünschten Zielposition ausgehend von der Fahrzeugstartposition von einer Zentrale eine Fahrtroute von der Fahrzeugstartposition zur gewünschten Zielposition berechnet und die Fahrtroute als aufeinanderfolgende Wegpunkten, die auf dem Weg zur Zielposition passiert werden müssen, von der Zentrale an das Fahrzeug übertragen und dem Fahrer des Fahrzeugs die Fahrtroute unter Berücksichtigung der fortlaufend ermittelten momentanen Ortskoordinaten des Fahrzeugs in Form von Fahrhinweisen ausgegeben wird, wobei die Wegpunkte mindestens geographische Ortskoordinaten umfassen,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Zentrale vor der Übertragung von Fahrtroutendaten an das Fahrzeug die zu übertragende Datenmenge überprüft und wenn ein vorgegebener Wert überschritten wird aus der berechneten Gesamtroute eine verkürzte Teilroute bestimmt deren Datenmenge den vorgegebenen Wert nicht über-

schreitet, wobei die übertragene Teilroute mindestens die ersten Wegepunkte der Fahrtroute und eine Routengrobbeschreibung umfaßt.

2. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Zentrale zusätzlich zur Teilroute räumliche und/oder zeitliche Abstandsgrößen und/oder Annahmen über die Fahrtzeiten zwischen zwei aufeinanderfolgenden Wegepunkten überträgt.

3. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

bei welchem nach Eingabe einer gewünschten Zielposition ausgehend von der Fahrzeugstartposition von einer Zentrale eine Fahrtroute von der Fahrzeugstartposition zur gewünschten Zielposition berechnet und die Fahrtroute als aufeinanderfolgende Wegepunkten, die auf dem Weg zur Zielposition passiert werden müssen, von der Zentrale an das Fahrzeug übertragen und, dem Fahrer des Fahrzeugs die Fahrtroute unter Berücksichtigung der fortlaufend ermittelten momentanen Ortskoordinaten des Fahrzeugs in Form von Fahrhinweisen ausgegeben wird, wobei die Wegepunkte mindestens geographische Ortskoordinaten umfassen,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Zentrale zusätzliche Randwegepunkte aus einem direkten Randbereich des Sollweges zur Zielposition überträgt, wobei wenn ein Passieren oder eine Annäherung an diese Randwegepunkte festgestellt wird, eine Fehlfahrt erkannt wird.

4. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

bei welchem nach Eingabe einer gewünschten Zielposition ausgehend von der Fahrzeugstartposition von einer Zentrale eine Fahrtroute von der Fahrzeugstartposition zur gewünschten Zielposition berechnet und die Fahrtroute als aufeinanderfolgende Wegepunkten, die auf dem Weg zur Zielposition passiert werden müssen, von der Zentrale an das Fahrzeug übertragen und dem Fahrer des Fahrzeugs die Fahrtroute unter Berücksichtigung der fortlaufend ermittelten momentanen Ortskoordinaten des Fahrzeugs in Form von Fahrhinweisen ausgegeben wird, wobei die Wegepunkte mindestens geographische Ortskoordinaten umfassen,

dadurch gekennzeichnet,

daß zusätzlich äußere Stützinformationen in Form von Formelementen oder als absolute Koordinaten von der Zentrale übermittelt werden, aus denen vollautomatisch ein Offset von einer aktuellen Istposition eines Wegepunktes zu einer vorgegebenen Sollposition des Wegepunktes zu diesem Zeitpunkt ermittelt wird, und dieser Offset über die Zeit bis zum Erhalt der nächsten Stützinformation verringert wird.

5. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs nach Anspruch 4,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Stützinformation zur Ermittlung des Offsets durch eine manuelle Eingabe des Benutzers bei Erreichen eines Wegepunktes über Abstandskriterien zugeordnet wird und anschließend der Offset für diesen Wegepunkt ermittelt wird.

6. Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs nach Anspruch 4,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Stützinformation vom Endgerät automatisch an Wegepunkten, an denen eine Richtungsänderung durchgeführt wird berechnet wird, wobei die Teilsuren auf der Einfahrt- und Ausfahrtstrichung zu zwei Geraden transformiert werden und deren Schnittpunkt berechnet und als aktuelle Istposition zur Offsetberechnung herangezogen wird.

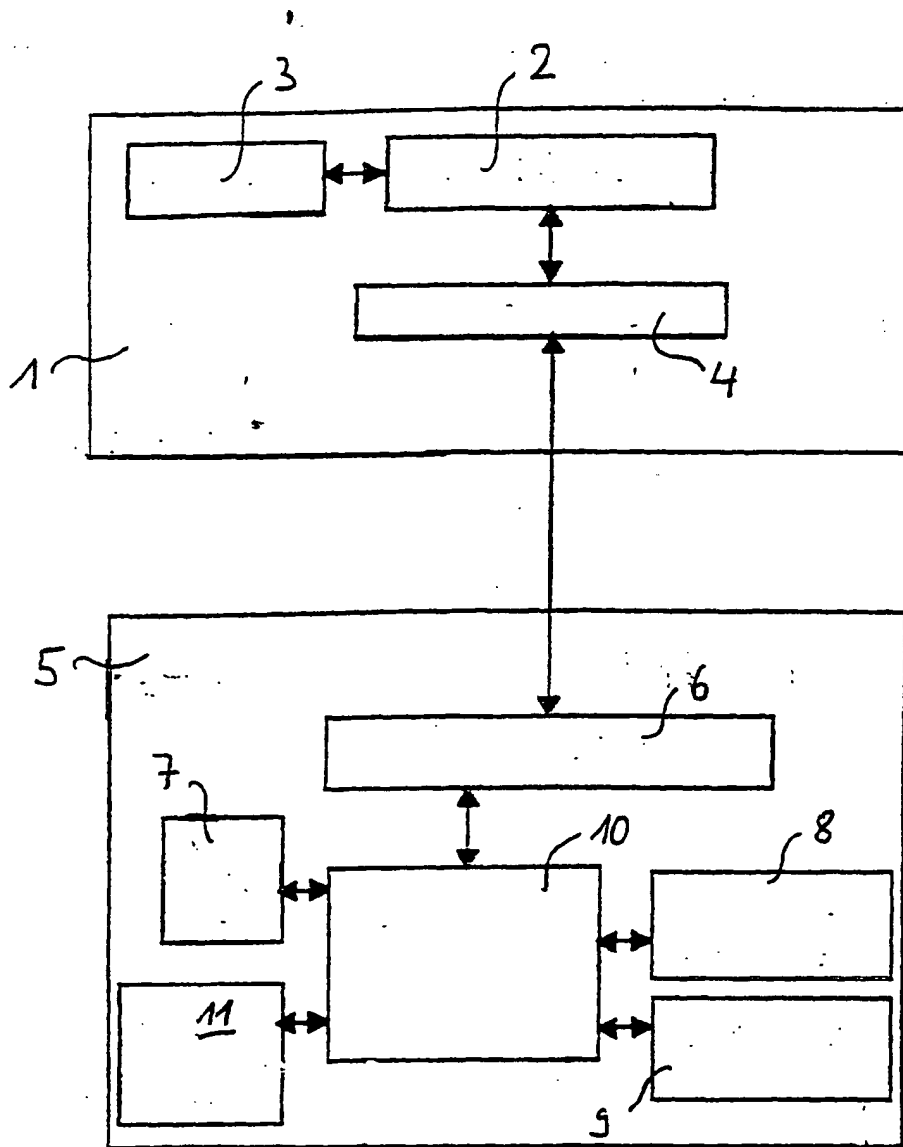


Fig. 1

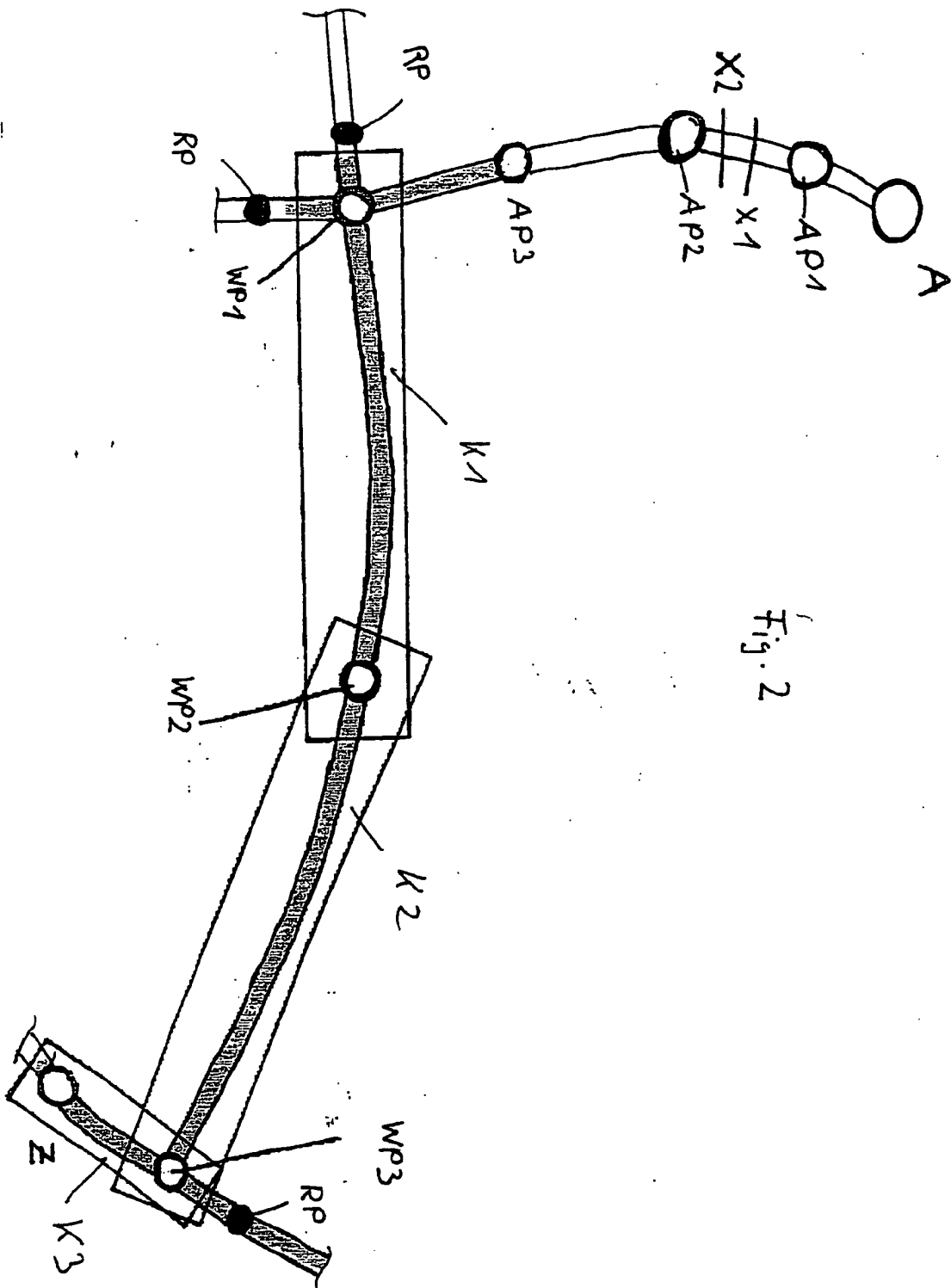
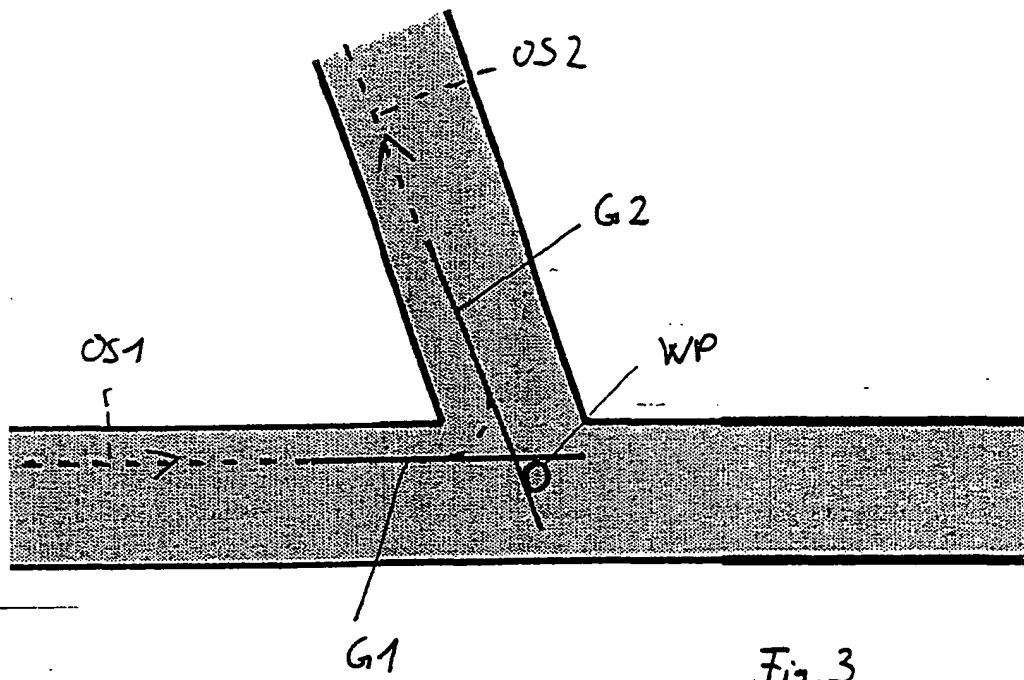


Fig. 2



(19)



Eur päisch s Pat ntamt

European Patent Office

Offic européen d s br vets



(11)

EP 1 139 317 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:

21.11.2001 Patentblatt 2001/47

(51) Int Cl.7: G08G 1/0968

(43) Veröffentlichungstag A2:

04.10.2001 Patentblatt 2001/40

(21) Anmeldenummer: 01101417.2

(22) Anmeldetag: 23.01.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

◦ Schlierkamp-Voosen, Dirk, Dr.

53127 Bonn-Venusberg (DE)

◦ Witych, Michael, Dr.

53227 Bonn (DE)

◦ Wohlfahrt, Jürgen

53119 Bonn (DE)

(30) Priorität: 27.03.2000 DE 10014806

(71) Anmelder: TEGARON Telematics GmbH

53121 Bonn (DE)

(74) Vertreter: Weiss, Klaus

DaimlerChrysler AG,

Intellectual Property Management,

FTP - C 106

70546 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:

◦ Breuer, Bernd

53332 Bornheim (DE)

(54) Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Off-Board-Navigation eines Fahrzeugs

bei welchem nach Eingabe einer gewünschten Zielposition ausgehend von der Fahrzeugstartposition von einer Zentrale eine Fahrtroute von der Fahrzeugstartposition zur gewünschten Zielposition berechnet und

die Fahrtroute als aufeinanderfolgende Wegpunkten, die auf dem Weg zur Zielposition passiert werden müssen, von der Zentrale an das Fahrzeug übertragen und

dem Fahrer des Fahrzeugs die Fahrtroute unter Berücksichtigung der fortlaufend ermittelten momentanen Ortskoordinaten des Fahrzeugs in Form von Fahrhinweisen ausgegeben wird,

wobei die Wegpunkte mindestens geographische Ortskoordinaten umfassen. Erfindungsgemäß überprüft die Zentrale vor der Übertragung von Fahrtroutendaten an das Fahrzeug die zu übertragende Datenmenge und wenn ein vorgegebener Wert überschritten wird, wird aus der berechneten Gesamtroute eine verkürzte Teilroute bestimmt deren Datenmenge den vorgegebenen Wert nicht überschreitet, wobei die übertragene Teilroute mindestens die ersten Wegpunkte der Fahrtroute und eine Routengrobbeschreibung umfaßt.

EP 1 139 317 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 01 10 1417

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (InI.CI.7)
Y	DE 196 51 146 A (DEUTSCHE TELEKOM MOBIL) 25. Juni 1998 (1998-06-25)	1,2	G08G1/0968
X	* Seite 2, Zeile 3 - Seite 3, Zeile 50 *	3	
A	* Seite 9, Zeile 1 - Seite 13, Zeile 38 *	4-6	
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1996, no. 09, 30. September 1996 (1996-09-30) & JP 08 116336 A (CANON INC), 7. Mai 1996 (1996-05-07) * Zusammenfassung *	1,2	
A	DE 198 16 585 A (MANNESMANN AG) 14. Oktober 1999 (1999-10-14) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (InI.CI.7)
X	WO 97 18544 A (MANNESMANN AG ;WAIZMANN GERD (DE); ALBRECHT UWE (DE); GARTHWAITE P) 22. Mai 1997 (1997-05-22) * Zusammenfassung *	3	
A	* Seite 12, Zeile 24 - Seite 18, Zeile 21; Abbildungen 1-3 *	4-6	
A	US 5 369 588 A (YOKOUCHI KAZUHIRO ET AL) 29. November 1994 (1994-11-29) * Zusammenfassung *	3-5	
A	* Spalte 9, Zeile 13 - Spalte 11, Zeile 57; Abbildungen 3,7 *	3-5	G08G H04B H04L
A	* Spalte 13, Zeile 3 - Zeile 26; Abbildung 6 *		
A	EP 0 629 840 A (PIONEER ELECTRONIC CORP) 21. Dezember 1994 (1994-12-21) * Zusammenfassung *	3-5	
	* Spalte 4, Zeile 24 - Zeile 38; Abbildung 3 *		
	* Spalte 5, Zeile 8 - Spalte 7, Zeile 38; Abbildungen 5,6 *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 25. September 2001	Prüfer HeB, D
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung I : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 C3 BE (10/4/2001)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 10 1417

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

25-09-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19651146 A	25-06-1998	DE 19651146 A1	25-06-1998
		AU 5650798 A	03-07-1998
		WO 9826396 A1	18-06-1998
		EP 0883872 A1	16-12-1998
JP 08116336 A	07-05-1996	KEINE	
DE 19816585 A	14-10-1999	DE 19816585 A1	14-10-1999
		EP 0955521 A2	10-11-1999
WO 9718544 A	22-05-1997	DE 19544157 A1	22-05-1997
		DE 19544381 A1	28-05-1997
		DE 19544382 A1	28-05-1997
		AT 204666 T	15-09-2001
		WO 9718544 A2	22-05-1997
		DE 59607547 D1	27-09-2001
		EP 0861482 A2	02-09-1998
		US 6211798 B1	03-04-2001
US 5369588 A	29-11-1994	JP 2771911 B2	02-07-1998
		JP 5045170 A	23-02-1993
		DE 4226230 A1	18-02-1993
		DE 4244932 C2	05-11-1998
		KR 9605346 B1	24-04-1996
EP 0629840 A	21-12-1994	JP 7004977 A	10-01-1995
		DE 69415406 D1	04-02-1999
		DE 69415406 T2	01-07-1999
		EP 0629840 A1	21-12-1994
		US 5463554 A	31-10-1995

EPO FORM. P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr. 12/82